

L'embolic de les Glòries

Un dels temes més recurrents a Barcelona és el destí final de la plaça de les Glòries. Com bé sabem, en el disseny original de Cerdà, la plaça ocupava una posició central en la Barcelona imaginada. De fet, ocupa un espai de cruïlla de tres dels quatre grans eixos de Cerdà: Gran Via, Meridiana i Diagonal. Al llarg de molts anys, Barcelona ha anat creixent, però el centre civil, polític i comercial (tot i anar desplaçant-se i reconfigurant-se) mai ha deixat de girar a l'entorn de les Rambles i el passeig de Gràcia. Mentrestant, les Glòries es van anar configurant com a espai de sortida i entrada de la ciutat, compaginant aquests usos amb els que anaven generant l'existència de generosos espais buits (mercat dels Encants, TNC, L'Auditori). La seva posició central en la mobilitat urbana es va reforçar en la mesura que la connexió amb la Diagonal, després dels Jocs Olímpics i del Fòrum, ho va facilitar. La resposta a les demandes dels veïns de la Gran Via que viuen més enllà de les Glòries va comportar un perfil de sortida de la ciutat i de la plaça més d'autopista que de carrer. En cap moment es va pensar a facilitar i incentivar el desplaçament dels vehicles d'entrada a la ciutat cap a altres indrets de la trama urbana. I el cert és que, tot i l'existència de la ronda de Dalt i de la ronda Litoral, avui quasi 100.000 vehicles utilitzen encara la plaça de les Glòries per entrar i sortir de la ciutat.

Mantenir l'anella de les Glòries xoca amb el greuge dels veïns, que han viscut al costat d'un espai central però només viari

Fa pocs dies es va aprovar definitivament l'enderroc de l'anella construïda l'any 1992 en plena operació olímpica. Aquest enderroc ha estat i és encara un tema de controvèrsia ciutadana. S'han manifestat opinions contràries a l'enderroc, ja que, a diferència del que passava a l'*scalextric* de la zona del Guinardó i Travessera de Dalt, la gran superfície de què es disposa a les Glòries sembla que faria possible augmentar l'espai per als veïns i vianants, sense haver d'enderrocar l'anella. De fet, molts consideren que l'enderroc del mur perimetral que tapava l'anella i l'eliminació del pàrquing que hi havia ja va canviar per a millor la fesomia de la plaça. Hi ha experiències en molts llocs en què s'ha optat per deixar aquesta mena de construccions i reutilitzar-les



JOAN SUBIRATS

PROF. DE CIÈNCIA POLÍTICA, IGOP-UAB

CONSULTEU
MÉS ARTICLES A
www.ara.cat

abans de fer-ne l'enderroc. El cost és un factor a tenir en compte (es calculen uns 26 milions), i també el destí de la runa que se'n derivi. Tot i així, és cert que en l'imaginari dels veïns el manteniment de l'anella xoca amb el greuge arrossegat al llarg de molts anys de viure al costat d'un lloc que ocupa un espai central de la ciutat i, en canvi, ha estat més nus d'autopistes i de viaris que espai ciutadà. El mateix està passant ara a Rekalde, on els veïns reclamen que s'enderroqui un viaducte-autopista que es va imposar en temps del franquisme i que aviat es deixarà d'utilitzar. La dignitat del barri ho reclama, diuen. I tenen la seva part de raó, per molt que els parlin de l'exemple del High Lane Park de Nova York, on unes antigues vies elevades de tren han passat a ser

un espai central de la ciutat i, en canvi, ha estat més nus d'autopistes i de viaris que espai ciutadà. El mateix està passant ara a Rekalde, on els veïns reclamen que s'enderroqui un viaducte-autopista que es va imposar en temps del franquisme i que aviat es deixarà d'utilitzar. La dignitat del barri ho reclama, diuen. I tenen la seva part de raó, per molt que els parlin de l'exemple del High Lane Park de Nova York, on unes antigues vies elevades de tren han passat a ser

un espai verd en ple barri de Chelsea. A les Glòries, el llarg contenciós fa que avui l'enderrocament sigui, pels veïns, un tema de justícia social, i veuen els que en defensen el manteniment com uns experts il·lustrats que viuen lluny d'allò de què parlen i que s'ho miren amb criteris més estètics i globals que vitals i concrets.

Des del meu punt de vista, atent a la trajectòria del conflicte i als compromisos assumits pels governs municipals des de l'any 2007 (www.glories.cat), no veig altra sortida que l'enderroc. Ara bé, cal pensar bé què passa després. L'exigència de fer un túnel que converteixi l'enorme espai en un parc urbà sense cotxes implica assumir un cost enorme, en un lloc molt complicat des del punt de vista d'infraestructures soterrades. Per què no normalitzar el trànsit, desviant per la trama existent una gran part dels vehicles que passen, i fent passar en superfície els que hi segueixin circulant, però amb semàfors, passos de vianants, etc.?

Tenim l'exemple de Central Park i altres grans parcs urbans, on els grans espais verds i d'ús massiu per als habitants de Manhattan o d'altres indrets no es contradiuen amb circulacions creuades. Les previsions són també combinar infraestructures culturals ja existents a l'àrea amb equipaments per als veïns i amb habitatges. Sembla important donar vida a aquella zona, i normalitzar-la. No crec que sigui mai el centre de la ciutat imaginada per Cerdà, però sí que pot tornar a ser ciutat. I això ja s'ho val.

Hi ha grans parcs urbans en què els espais verds d'ús massiu no es contradiuen amb les circulacions creuades



LAMARTARILLE